Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6063**

16. Wahlperiode 11. 07. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/5831 –

Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau – A-Modell

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau ist eine Form der Öffentlichen Privaten Partnerschaften (ÖPP). Beim A-Modell werden der Ausbau, die bauliche Erhaltung, der laufende Betrieb und die Finanzierung eines Autobahnteilstücks für eine bestimmte Konzessionslaufzeit einem privaten Betreiber übertragen. Als Gegenleistung erhält der private Betreiber die auf dem Abschnitt erwirtschaftete Lkw-Maut und – soweit erforderlich – eine im Wettbewerb anzubietende Anschubfinanzierung aus dem Bundeshaushalt. Als erstes von bundesweit fünf Pilotprojekten wird der sechsstreifige Ausbau der A 8 zwischen München und Augsburg mit einer Konzessionslaufzeit von 30 Jahren realisiert. Die Ausbaustrecke ist 37 Kilometer lang, die gesamte Konzessionsstrecke 52 Kilometer. Der Ausbau muss gemäß Vertrag bis Ende 2010 fertig gestellt sein. Die Konzession läuft bis zum 30. April 2037.

Gerade für die Akzeptanz derartiger Projekte von ÖPP ist eine möglichst weitgehende Transparenz Voraussetzung und Ziel auch der gesetzlichen Regelungen (siehe auch Begründung des Gesetzentwurfes der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Bundestagsdrucksache 15/5668, S. 10). Dabei obliegt es der haushaltsgesetzgeberischen Verantwortung des Deutschen Bundestages darüber zu wachen, dass staatliche Mittel des Bundes auch bei Vorhaben, die über ÖPP abgewickelt werden, effizient und wirtschaftlich eingesetzt werden. Dies setzt voraus, dass die Bundesregierung ihre Pflicht (vgl. BVerfGE, 13, S. 123, 125; 57, S. 1, 5; 67, S. 100, 129), auf Fragen von Abgeordneten und Fraktionen zu antworten, gerade in diesem Bereich ernst nimmt. Vor dem Hintergrund der Antwort der Bundesregierung auf die Frage 42 des Abgeordneten Hofreiter auf Bundestagsdrucksache 16/5373 wird daher darauf hingewiesen, dass es in Hinblick auf die verfassungsrechtlichen Anforderungen gerade in diesem Bereich nicht ausreichen kann, allgemein und ohne nähere Erläuterungen zu behaupten, Angaben seien „vor dem Hintergrund eines laufenden Vergabenachprüfungsverfahrens vertraulich“.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 10. Juli 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wieso ist die Konzessionsstrecke 15 Kilometer oder 40 Prozent länger als die Ausbaustrecke?

Der überwiegende Teil des 15 Kilometer langen Teilabschnitts der Konzessionsstrecke bedarf zeitnah einer Fahrbahnerneuerung, siehe im Einzelnen Antwort zu Frage 2. Somit wurde dieser Teilbereich aus wirtschaftlichen Erwägungen in die Konzession einbezogen, zudem sprechen betriebswirtschaftliche Belange für diese Vorgehensweise.

2. Welchen Ausbau- und Erhaltungszustand weist der 15 Kilometer lange Abschnitt der Konzessionsstrecke, der nicht ausgebaut wird, auf?

Der 15 Kilometer lange Teilabschnitt gliedert sich in drei Bereiche:

1. Der Abschnitt Eschenrieder Spange (Autobahn A 99) und die sechsstreifig ausgebaute Autobahn A 8 bis westlich der Anschlussstelle Dachau/Fürstenfeldbruck ist 9,7 Kilometer lang, die Gesamtkosten des Neu- bzw. Ausbaus betrugen ca. 80 Mio. Euro, es besteht kurzfristig Erhaltungsbedarf (Fahrbahnerneuerung).
2. Der sechsstreifig ausgebaute Abschnitt zwischen westlich der Anschlussstelle Dachau/Fürstenfeldbruck bis zum Parkplatz Palsweis ist 3,5 Kilometer lang, die Gesamtkosten des Ausbaus betrugen ca. 21 Mio. Euro.
3. Der bereits sechsstreifig ausgebaute Bereich zwischen westlich der Lechbrücke bei Gersthofen und der Anschlussstelle Augsburg/West ist 1,6 Kilometer lang, die Gesamtkosten des Ausbaus einschließlich der Anschlussstelle betrugen ca. 20 Mio. Euro. Für diese Teilstrecke besteht ebenfalls kurzfristig Erhaltungsbedarf (Fahrbahnerneuerung).

3. Zu welchen Kosten wurde dieser 15 Kilometer lange Abschnitt ausgebaut?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Welche Risiken hat der private Betreiber übernommen?

Die Risikoverteilung erfolgte grundsätzlich nach dem Prinzip, dass jeder das Risiko zu tragen hat, das er am besten beherrschen kann. Deshalb obliegt dem Konzessionsnehmer z. B. das Fertigstellungsrisiko sowie das Betriebs- und Erhaltungsrisiko. Wegen des Charakters als Baukonzession trägt er auch das Verkehrsmengenrisiko.

5. Welche Risiken hat der Bund übernommen?

Der Konzessionsgeber trägt z. B. das Planfeststellungs- und das Mauterfassungsrisiko, da auf diese Risikobereiche nur der Konzessionsgeber Einfluss ausüben konnte (Planfeststellung) bzw. kann (Mauterfassung durch Toll Collect GmbH).

6. Wer trägt insbesondere das Verkehrsmengenrisiko in Bezug auf die bemauteten Lkw?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Welche Folgen hat eine Fertigstellung des Ausbaus nach dem geplanten Fertigstellungstermin 2010 für den privaten Betreiber?

Stellt der Konzessionsnehmer das Bauwerk nicht rechtzeitig fertig, wird eine wirtschaftliche Sanktion fällig, deren Höhe von der Länge der Terminüberschreitung abhängt.

8. Wer erhält die Mehreinnahmen, wenn es zu einer Erhöhung der Lkw-Maut kommt?

Werden die gesetzlichen Grundlagen zur Mauterhebung geändert und ergibt sich dadurch eine Erhöhung der weiterzuleitenden Maut, wird der Zahlungsanspruch gemäß vertraglicher Regelung reduziert; dies gilt nicht, sofern mit der gesetzlichen Änderung Steigerungen gemäß Preisindex nachvollzogen werden. Die Teilhabe des Konzessionsnehmers an Mehreinnahmen ist daher nur in sehr begrenztem Umfang möglich. Diese Regelung basiert – wie auch weitere Bestimmungen des Konzessionsvertrages – auf internationalen Gepflogenheiten entsprechenden Musterbestimmungen, die von externen Gutachtern im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung erarbeitet wurden.

9. Gilt dies auch, wenn es zu einem Einbezug der externen Kosten des Lkw-Verkehrs in die Lkw-Maut kommt?

Ja. Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

10. Inwieweit würde der private Betreiber die Einnahmen aus einer Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge unter 12 Tonnen erhalten, ungeachtet der Tatsache, dass dies derzeit nicht geplant ist?

Das A-Modell basiert auf der Weiterleitung der streckenbezogenen Maut für Lkw größer/gleich 12 Tonnen, so dass der Konzessionsnehmer die Einnahmen aus einer Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge unter 12 Tonnen nicht erhalten würde.

11. Inwieweit würde der private Betreiber die Einnahmen aus einer in der Konzessionslaufzeit eingeführten streckenbezogenen Pkw-Maut erhalten, oder kann die Bundesregierung unabhängig von ihrer bekannten heutigen Position zur Pkw-Maut, eine solche Einführung bis zum Jahr 2037 verbindlich ausschließen?

Die Einführung einer Pkw-Maut ist nicht geplant. Im Übrigen könnte der Konzessionsnehmer auch hieraus keinen wirtschaftlichen Vorteil für sich ableiten. Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

12. Sind für die Einführung einer Pkw-Maut in der Konzessionslaufzeit Regelungen in den Vertrag zwischen privatem Betreiber und Haushaltsgeber aufgenommen worden, und wenn ja, welche?

Nein. Hierfür besteht kein Bedarf. Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

13. Welchen baulichen Zustand hat das Projekt zum Zeitpunkt des Endes des Konzessionsvertrags aufzuweisen, und durch wen wird dieser Zustand festgestellt?

Der Konzessionsgegenstand muss am Ende der Konzessionslaufzeit die in den Vergabeunterlagen von der Straßenbauverwaltung geforderten Anforderungen einhalten; diese wurden entsprechend den bundesweiten Vorgaben festgelegt, so dass im Rahmen des A-Modells keine Bundesautobahn geringerer Art und Güte entstehen kann. Die Überprüfung erfolgt durch den Konzessionsgeber, der im Rahmen der Auftragsverwaltung vom Freistaat Bayern, dieser wiederum von der Autobahndirektion Südbayern vertreten wird.

14. In welcher Höhe wurde eine Anschubfinanzierung für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen München und Augsburg gewährt?

Das Vergabeverfahren hat gezeigt, dass ein derartiges Projekt ohne oder mit einer geringen staatlichen Zuzahlung auskommen kann. Da dem Konzessionsgeber in diesem Zusammenhang – haltlose – Vorhaltungen hinsichtlich des Zuschlags auf ein etwaiges Unterangebot gemacht werden, über die die Vergabekammer Südbayern zu entscheiden hat, müssen entsprechende Angaben derzeit vertraulich behandelt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 26 hingewiesen.

15. In welchem Umfang werden erwartete Mauteinnahmen an den privaten Betreiber abgetreten?

Die Vergütung erfolgt beim A-Modell verkehrsmengenabhängig, so dass der Umfang der an den Konzessionsnehmer auszuzahlenden Maut erst nach Beendigung der Konzessionslaufzeit feststehen wird. Die Auszahlung an den Konzessionsnehmer erfolgt monatlich nachlaufend, d. h. der Konzessionsnehmer erhält die auf der Konzessionsstrecke erzielten Mauteinnahmen.

16. Welche Mauteinnahmen wurden auf dem 52 Kilometer langen Konzessionsabschnitt im Jahr 2005 und im Jahr 2006 erzielt?

In den Jahren 2005 und 2006 wurden jeweils rund 15 Mio. Euro Maut eingenommen.

17. Was kostet der Ausbau den Bund?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

18. Wie hoch wären die Kosten für den Ausbau bei konventioneller Beschaffung und Haushaltsfinanzierung durch den Bund?

Es wird davon ausgegangen, dass die Baukosten für den sechsstreifigen Ausbau rund 200 Mio. Euro (netto) betragen würden.

19. Wie hoch wären die Kosten für den Betrieb bei Haushaltsfinanzierung durch den Bund im Zeitraum des Konzessionsvertrags?

Es wird davon ausgegangen, dass die Betriebsdienstkosten rund 57 Mio. Euro (netto) betragen würden.

20. Was kostet im Durchschnitt der Unterhalt vergleichbarer sechsstreifiger Autobahnen pro Kilometer?

Für den Betriebsdienst auf den Bundesautobahnen wurden im Jahr 2006 einschließlich der betrieblichen Investitionen rund 540 Mio. Euro aufgewendet. Umgelegt auf das Bundesautobahnnetz ergibt sich daraus ein Aufwand von rund 34 000 Euro/km.

21. Welches Konzessionsvolumen in Euro hat das Projekt?

Bei Vertragsabschluss wurde von einem Konzessionsvolumen von rund 730 Mio. Euro ausgegangen. Dabei betragen die vorgesehenen Ausgabemittel in 2007 rund 10 Mio. Euro und die Verpflichtungsermächtigungen für den Zeitraum 2008 bis 2037 rund 720 Mio. Euro. Diese Summe beinhaltet nicht nur die etwaig weiterzuleitenden reinen, d. h. nicht inflationierten Mauteinnahmen, sondern auch voraussichtlich zu leistende Inflationsausgleichszahlungen. Das tatsächliche Konzessionsvolumen wird erst am Ende der Projektlaufzeit feststehen. Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

22. Um wie viel wirtschaftlicher ist das gewählte A-Modell gegenüber dem herkömmlichen Verfahren relativ und absolut?

Bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit wurden unterschiedliche Szenarien unterstellt, im Basisfall betrug der wirtschaftliche Vorteil 10,02 Prozent.

23. Unter Zugrundelegung welcher Mauteinnahmen wurde dieser Wirtschaftlichkeitsvorteil des A-Modells errechnet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

24. Enthält der Vertrag einseitige Sonderkündigungsregeln durch den Bund oder den Privaten und wenn ja, in welchen Fällen greifen diese?

Konzessionsgeber und -nehmer haben jeweils ein außerordentliches Kündigungsrecht, welches das Vorliegen eines „wichtigen Grundes“ verlangt.

25. Ist zwischen privatem Betreiber und öffentlicher Hand eine „klare und transparente Verteilung der Risiken“ erfolgt, wie sie der Parlamentarische Staatssekretär Achim Großmann jüngst auf dem 10. Deutschen Verwaltungskongress gefordert hat?

Ja. Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

26. Inwieweit wird die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Kosten des Projekts transparent darstellen, so dass der Bundestag sachgerecht über die Bereitstellung von Haushaltsmitteln entscheiden kann?

Über die Bereitstellung von Haushaltsmitteln wurde bereits entschieden. In Kapitel 12 02 stehen für Leistungen des Bundes an private Betreiber für Investitionen in die Bundesautobahnen (Titel 892 51) rund 3,5 Mrd. Euro an Verpflichtungsermächtigungen für die gesamte Konzessionslaufzeit der A-Modell-Pilotprojekte zur Verfügung.

27. Welche Konsequenzen aus den F-Modellen Warnowquerung und Travequerung hat die Bundesregierung für die A-Modelle gezogen?

Bei den A-Modellen handelt es sich entsprechend dem internationalen Sprachgebrauch um sogenannte brown-field Projekte, d. h. die Erweiterung bestehender Strecken. Im Gegensatz zu den Neubaustrecken des F-Modells (sogenannte green-field Projekte) existieren für A-Modell-Strecken daher bereits Verkehrszahlen, mit der Folge einer voraussichtlich belastbareren Verkehrsprognose als dies bei Neubaumaßnahmen der Fall sein kann. Deshalb werden brown-field Projekte bei verkehrsmengenabhängiger Betreibervergütung grundsätzlich als wirtschaftlich attraktiver eingestuft als green-field Projekte.

Vor dem Hintergrund einer 30-jährigen Vertragsdauer wurde im Gegensatz zu den Verfahren in Rostock und Lübeck ein strukturiertes Verhandlungsverfahren als Vergabeverfahren gewählt. Dies bietet die Möglichkeit, den Vertragsinhalt mit den Bietern vor Abschluss des Konzessionsvertrages zu erörtern und gegebenenfalls zu modifizieren.

28. Sieht der Konzessionsvertrag Optionen für die Verlängerung des Konzessionszeitraums vor, und wenn ja, welche?

Dies ist nicht der Fall.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333